LAVAL

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR

VILLE DE LAVAL

EN COMMISSION PARLEMENTAIRE

SUR LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE

CONCERNANT

L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT

DU TRANSPORT EN COMMUN

DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

le 1er octobre 1982

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

PREMIÈRE PARTIE: L'ÉTAT DE LA SITUATION 3

1.1 Le coût du transport en commun 3

1.1.1 La situation à la CTL 3

1.1.1.1 Le coût global 3

1.1.1.2 Le coût/km 4

1.1.1.3 Quantité de service 4

1.1.2 La situation à la CTCUM 4

1.1.2.1 Le coût global 4

1.1.2.2 Le coût/km 4

1.1.2.3 Quantité de service 5

1.1.3 La situation à la CTRSM 5

1.1.3.1 Le coût global 5

1.1.3.2 Le coût/km 5

1.1.3.3 Quantité de service 5

1.1.4 Indice d'offre de service 6

1.2 Le financement du transport en commun 6

1.2.1 La contribution des partenaires 6

1.2.2 L'achalandage/rentabilité 9

1.2.2.1 L'achalandage absolu 9

1.2.2.2 L'achalandage au kilomètre 9

1.2.2.3 Les revenus d'usagers au km ... 10

PAGE

1.2.3 Un sain réalisme s'impose 11

1.2.4 Une mise au point qui s'impose 11

1.2.4.1 La CTL dessert aussi les usagers de la CUM 12

1.2.4.2 La CTL dessert aussi 40 municipalités 12

1.2.4.3 La contribution des Lavallois au transport en commun 13

1.2.4.4 La contribution du Québec 13

1.2.4.5 Les effets de concentration 13

DEUXIÈME PARTIE: UN NOUVEAU CADRE INSTITUTIONNEL 14

2.1 Le palier local 14

2.1.1 La Commission de Transport de Ville de Laval 14

2.1.2 Un service de transport municipalisé 14

2.1.3 Les conseils locaux de transport 15

2.1.4 Les tarifs locaux 16

2.2 Le palier régional 16

2.2.1 L'O.R.T. 16

TROISIÈME PARTIE: LE NOUVEAU CADRE FINANCIER 19

3.1 Mesure de plafonnement aux subventions gouvernementales 20

3.1.1 Contribution de l'usager 20

3.1.2 Contribution du gouvernement et des municipalités 21

PAGE

3.2 Constitution d'un fonds régional de financement .. 21

3.2.1 Le péage de la région métropolitaine 21

3.2.2 Une taxe spéciale sur certains types de stationnement dans le centre-ville de Montréal 23

3.2.3 Une partie de la taxe sur l'essence déjà prélevée dans la région métropolitaine 23

3.3 Partage de la contribution aux dépenses d'immobilisation des équipements à caractère régional .. 24

3.4 Financement des déficits d'exploitation des services régionaux 24

QUATRIÈME PARTIE: UNE STRUCTURE TARIFAIRE INTERZONALE 25

Annexe 26

Monsieur le Président de la Commission permanente des transports,
Monsieur le Ministre,
Messieurs,

Le gouvernement nous propose un nouveau cadre institutionnel et financier pour le transport en commun. Selon lui, cette réforme constitue une nécessité et elle permettrait de résoudre certains problèmes fondamentaux tels:

1. l'intégration tarifaire
2. la modernisation des trains de banlieue
3. la croissance très rapide du coût du transport en commun
4. l'impact financier considérable pour le gouvernement de sa politique d'aide au transport en commun.

Si l'intégration tarifaire nous apparaît plus que souhaitable pour la population lavalloise, la modernisation des trains de banlieue ne constitue pas un problème à ce point aigu qu'il faille de toute urgence y palier, surtout dans la conjoncture économique actuelle.

De toute évidence, nous ne faisons pas face à un problème de transport mais plutôt, il faut bien l'avouer, à un problème de <u>financement du transport en commun</u>.

Nous reconnaissons donc d'emblée que le problème auquel nous devons nous attaquer réside dans la croissance trop rapide du coût du transport en commun et de son impact considérable tant sur le budget du gouvernement que sur le budget des villes qui assument les déficits d'opération des commissions de transport existantes.

Si nous voulons faire oeuvre utile ensemble, il nous faudra d'abord rechercher des solutions aux problèmes:

1° du coût du transport en commun;

2° de son financement par les divers partenaires du milieu.

C'est dans cette optique que se situera notre intervention auprès de votre commission.

PREMIÈRE PARTIE: L'ÉTAT DE LA SITUATION

1.1 Le coût du transport en commun

Dans son analyse du coût du transport en commun, le gouvernement n'a retenu que le coût global des opérations pour la grande région de Montréal. Si on se réfère à la page 22 du document gouvernemental, le coût global du transport en commun pour la région de Montréal, abstraction faite des trains de banlieue, était de 269 080 000 $ en 1977. Ce coût est passé à 557 659 000 $ pour l'année 1981, soit une croissance de 107% en cinq ans.

Il nous apparaît important de nuancer l'approche gouvernementale en disséquant l'augmentation des coûts pour chaque commission de transport. Il y aurait également lieu de nuancer l'analyse du coût global en fonction du service offert à la population. Enfin, une analyse du coût du transport en fonction du kilomètre parcouru nous semble importante pour bien cerner la situation.

1.1.1 La situation à la C.T.L.

1.1.1.1 Le coût global (tableau 1)

En 1977, le coût du transport en commun pour le territoire desservi par la C.T.L. était de 16 829 000 $. En 1981, ce coût est passé à 30 045 000 $, soit une augmentation de 78,5% en cinq ans.

1.1.1.2 Le coût/km (tableau 8)

En 1977, le coût pour chaque kilomètre parcouru par un autobus de la C.T.L. était de 1,16 $ / km. En 1981, il était passé à 1,90 $, soit une augmentation de 64%.

1.1.1.3 Quantité de service

En 1977, les autobus de la C.T.L. ont fourni un service de 14 478 000 Km. En 1981, le kilométrage fourni était de 15 765 000 Km, soit une augmentation de 9% en quantité de service.

1.1.2 La situation à la C.T.C.U.M.

1.1.2.1 Le coût global (tableau 2)

En 1977, le coût du transport en commun pour le territoire desservi par la C.T.C.U.M. était de 235 934 000 $. En 1981, ce coût est passé à 476 568 000 $, soit une augmentation de 102%.

1.1.2.2 Le coût / km (tableau 8)

En 1977, le coût pour chaque kilomètre parcouru tant par le métro que par les autobus de la C.T.C.U.M. était de 1,95 $ / km. En 1981, ce coût est passé à 3,09 $ / km, soit une augmentation de 58,5%. Cette donnée statistique tient compte du service de la dette du métro défrayé par la C.U.M.

1.1.2.3 Quantité de service

En 1977, la C.T.C.U.M., avec son métro et son réseau d'autobus, a offert un service de 120 935 367 km. En 1981, le kilométrage offert était de 154 109 143 km, soit une augmentation de 27,4% en quantité de service.

1.1.3 La situation à la C.T.R.S.M.

1.1.3.1 Le coût global (tableau 3)

En 1977, le coût du transport en commun pour le territoire desservi par la C.T.R.S.M. était de 8 528 000 $. En 1981, ce coût est passé à 31 520 000 $, soit une croissance de 270%.

1.1.3.2 Le coût / km (tableau 8)

En 1977, le coût pour chaque kilomètre parcouru par les autobus de la C.T.R.S.M. était de 1,16 $ / km. En 1981, ce coût est passé à 1,82 $ / km, soit une augmentation de 56,9%.

1.1.3.3 Quantité de service

En 1977, les autobus de la C.T.R.S.M. ont fourni un service de 7 337 251 km. En 1981, le kilométrage fourni était de 17 224 909 km, soit une augmentation de 135% en quantité de service.

1.1.4 Indice d'offre de service (tableau 7)

Dans l'analyse du coût global du transport en commun, on doit tenir compte du service offert à la population. On peut dégager un indice d'offre de service des commissions de transport en divisant le kilométrage du service offert par la population du territoire de juridiction. En 1981, alors que la C.T.C.U.M. offre un service de 78,1 kilomètres par habitant, la C.T.L. offre 58,7 kilomètres et la C.T.R.S.M. 55,6 kilomètres.

Il est intéressant de noter que le territoire de la C.U.M., qui a la plus forte densité de population, a un indice de service de 35% supérieur à ses voisins.

1.2 Le financement du transport en commun (tableaux 1, 2, 3, 4)

1.2.1 La contribution des partenaires

Dans un premier tableau portant sur l'évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun dans la région de Montréal 1975-1982, le gouvernement a choisi de regrouper les données des états financiers des trois commissions de transport existantes ainsi que certains chiffres imputables aux trains de banlieue. Cette synthèse lui permet d'attribuer à la région des conclusions qui ne s'appliquent en réalité qu'à un territoire bien délimité, soit celui de la Communauté urbaine de Montréal (C.U.M.).

L'analyse détaillée de ces données par commissions de transport, en excluant les sommes attribuables au transport scolaire exclusif et aux trains de banlieue, révèle pourtant que, en 1981, le gouvernement a contribué pour 26,7% au financement du transport en commun à Laval, pour 28,1% sur la Rive-sud et pour 43,0% dans la Communauté urbaine de Montréal (CUM). À l'inverse, les municipalités de la CUM ont contribué pour 25,1% à ce financement, celles de la Rive-sud pour 26,1% et Ville de Laval pour 33,6%. Les usagers lavallois et de la Rive-sud écopent aussi puisqu'ils financent respectivement leurs services à 39,7% et 45,8% alors que ceux de la CUM ne contribuent qu'à 31,9% pour un service supérieur en qualité et en quantité (voir tableaux 1, 2 et 3 en annexe).

Exprimé d'une autre manière, on peut dire que, pour chaque dollar que le gouvernement du Québec a contribué à la Commission de transport de Ville de Laval (CTL) en 1981, pour fins d'opérations et d'immobilisations, l'usager a contribué 1,49 $ et le contribuable de Laval 1,26 $ alors que les contribuables des 40 autres municipalités desservies n'ont rien contribué. Par contre, dans le territoire de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM), l'usager n'a contribué que 0,74 $ et les municipalités que 0,58 $ pour chaque dollar dépensé par le même gouvernement du Québec aux mêmes fins alors que, dans le territoire de la Commission de transport de la Rive-sud de Montréal (CTRSM), l'usager a payé 1,63 $ et les municipalités 0,93 $ pour chaque dollar que le gouvernement y a dépensé (voir tableau 4 en annexe).

Une rétrospective des cinq dernières années révèle que la contribution des contribuables lavallois et de la Rive-sud a augmenté alors que celle des contribuables de la CUM s'est maintenue en deçà de celle du gouvernement et a diminué de manière marquée depuis la réforme de la fiscalité municipale. De même, dans le territoire de la CUM, la contribution des usagers a constamment diminué pour s'établir, elle aussi, bien en deçà de la contribution gouvernementale alors que, dans les autres territoires, elle s'est maintenue à peu près stable, bien au-delà de la contribution du gouvernement. Ville de Laval a été la plus pénalisée par la réforme de la fiscalité puisque sa part du financement est passée de 27,8% à 33,6% (tableau 1).

La contribution relative des différents partenaires au financement du transport en commun, y compris celle du gouvernement, diffère donc sensiblement selon les territoires des trois commissions de transport. Il nous semble inexact de généraliser en prétendant que la contribution du gouvernement a augmenté à un rythme deux et même trois fois plus rapide que celle des autres partenaires (réf.: page 23 du document gouvernemental). Cette affirmation ne saurait s'appliquer à Ville de Laval où le gouvernement est devenu le moins important bailleur de fonds du transport en commun.

1.2.2 L'achalandage/rentabilité

On a souvent tendance à conclure que l'achalandage d'un service de transport en commun est proportionnel à l'offre de service et à sa qualité. Conséquemment, la rentabilité d'un service de transport en commun (ses revenus autonomes) devrait augmenter en proportion du service offert. Or, rien n'est moins vrai et c'est là une douloureuse évidence à laquelle nous devons nous rendre.

1.2.2.1 L'achalandage absolu

Pour la C.T.L., malgré une augmentation dans la quantité de service de 9% entre 1977 et 1981, l'achalandage absolu est passé de 18 450 000 passagers à 18 673 000, soit une croissance de 1,2%. Pour la C.T.C.U.M., malgré une augmentation de service de 27,4%, l'achalandage est passé de 283 446 467 passagers à 339 651 736 passagers, soit une croissance de 19,8%. Pour la C.T.R.S.M., entre 1977 et 1981, malgré une augmentation de service de l'ordre de 135%, l'achalandage est passé de 11 208 000 passagers à 19 133 810, soit une augmentation d'achalandage de 70,7%.

1.2.2.2 L'achalandage au kilomètre (tableau 9)

En 1977, la C.T.L. avait un achalandage de 1,27 passager par kilomètre parcouru. En 1981, cet achalandage était diminué à 1,18 passager/km. Pour la même période, l'achalandage de la C.T.C.U.M. est passé de 2,34 passagers/km à 2,20 passagers/km. À la C.T.R.S.M., l'achalandage est passé de 1,52 passager/km en 1977 à 1,11 passager/km en 1981. Et tout cela malgré les nombreuses mesures incitatives, telles la carte mensuelle, les tarifs préférentiels pour certaines classes d'usagers, etc.

1.2.2.3 Les revenus d'usagers au kilomètre (tableau 10)

On compte deux fois plus d'usagers par kilomètre parcouru à bord des véhicules de la CTCUM (tableau 9), ce qui, normalement, devrait engendrer le double de revenus de la part des usagers, indépendamment de la qualité du service offert. Or, on observe, au contraire, que la CTL, selon le tableau 10, retire 0,73 $ de ses passagers au kilomètre parcouru alors que la CTRSM en retire 0,78 $ et la CTCUM 0,96 $, soit seulement 32% de plus que la CTL.

Cette faible différence de revenus au kilomètre parcouru, compte tenu de la forte différence d'achalandage, suppose une disparité d'effort de la part des usagers imputable, sans doute pour une part, à la nature de la clientèle mais surtout à la générosité de la politique tarifaire dans le territoire de la CUM où le passager adulte, qui jouit d'un meilleur service et d'une correspondance gratuite dans le métro, paye moins que l'usager de Laval ou de la Rive-sud et où étudiants et personnes âgées ne payent que le tiers du tarif ordinaire alors qu'à Laval et sur la Rive-sud, ils en assument la moitié. (voir tableau 11)

Le résultat de toutes ces disparités fait que, en 1981, Ville de Laval a subventionné la CTL, à raison de 0,54 $ par usager pendant que la CTRSM recevait 0,43 $ des municipalités de la Rive-sud et que la CTCUM ne touchait que 0,35 $ des municipalités de la CUM (tableau 12). À l'inverse, la CTL n'a reçu du gouvernement du Québec que 0,43 $ par usager pendant que la CTRSM en recevait 0,46 $ et que la CTCUM touchait 0,60 $ (tableau 13).

Vous nous pardonnerez la longueur de ces chiffres, M. le Président, mais il s'agit de faits réels que nous nous devions de rappeler pour la bonne compréhension du dossier.

1.2.3 Un sain réalisme s'impose

Si la politique gouvernementale vise une augmentation de la quantité et de la qualité du transport en commun, il ne faudra pas se fier à une hypothétique augmentation de l'achalandage pour en stabiliser les coûts. Bien au contraire, il faudra faire preuve de réalisme et accepter à l'avance une plus forte contribution du gouvernement et des municipalités, à moins, bien sûr, d'augmenter substantiellement la contribution des usagers.

1.2.4 Une mise au point qui s'impose

À au moins cinq reprises, le document gouvernemental fait allusion à l'effort fiscal spécial consenti par les contribuables de la CUM pour doter son territoire d'équipements de transport en commun qui servent à l'ensemble de la région. Ainsi on peut lire :

à la page 19 "Des services et des équipements financés par les municipalités de la CUM profitent à l'ensemble de la région."

à la page 23 "On note de plus que les municipalités situées hors de l'île de Montréal profitent des services de transport de la CUM sans contribuer au coût de ces services. Il est vrai qu'en contrepartie, la CUM tire profit de la présence des banlieusards sur son territoire."

à la page 52 "Ceci est vrai en particulier pour les municipalités de la CUM qui supportent seules le coût de certains équipements qui, comme le métro, profitent largement à l'ensemble de la région."

à la page 55 "A l'heure actuelle les équipements à caractère régional ne sont financés que par les municipalités de la CUM et la ville de Longueuil, ce qui s'avère inéquitable puisque d'autres municipalités de la région en tirent également profit."

à la page 62 "De plus, cette structure (tarifaire) traite les usagers de l'extérieur de la CUM de la même manière que ceux de la CUM, même si ces derniers financent en plus, par leurs taxes, les équipements à caractère régional."

1.2.4.1 La C.T.L. dessert aussi les usagers de la C.U.M.

Une étude attentive de nos tableaux 5 et 6, tirés de l'enquête origine-destination de la CTCUM en 1978, montre que sur 606 924 utilisateurs du réseau de la CTCUM, 17 603 sont des Lavallois, soit 2,9% de l'achalandage. En contrepartie, sur 35 875 utilisateurs de la CTL, 2 112 viennent du territoire de la CUM, soit 5,9% de notre achalandage.

1.2.4.2 La CTL dessert aussi 40 municipalités

La CTL offre un service de transport en commun hors territoire desservant plus de 40 municipalités au nord de la rivière des Mille-Iles depuis Terrebonne à l'est jusqu'à Oka à l'ouest, allant jusqu'à St-Jérôme et Lachute, sans qu'aucune de ces municipalités ne participe au financement du déficit d'exploitation de la CTL.

1.2.4.3 La contribution des Lavallois au transport en commun

L'effort des Lavallois pour le transport en commun est plus considérable que celui des gens de la CUM. À cet égard, nos tableaux 1, 2, 4 et 11 sont suffisamment éloquents.

1.2.4.4 La contribution du Québec

Le gouvernement du Québec est devenu le principal bailleur de fonds de la CTCUM, soit 43% du financement par rapport à 25% pour les municipalités de la CUM, et les Lavallois ont toujours cette conviction d'être de généreux contribuables de la province. (tableau 14)

1.2.4.5 Les effets de concentration

Les profits que tirent les Montréalais de la présence des banlieusards sur leur territoire et les bénéfices des effets de concentration, notamment au chapitre de l'évaluation foncière, par suite de développements commerciaux, industriels et résidentiels à haute densité et qui se traduisent aussi en nombre et en qualité d'emplois, compensent largement pour les effets de débordement des services de transport en commun qui furent décidés par la CUM pour les gens de la CUM.

DEUXIÈME PARTIE: UN NOUVEAU CADRE INSTITUTIONNEL

2.1 Le palier local

2.1.1 La Commission de Transport de Ville de Laval

La juridiction territoriale de la CTL se limite au territoire de Ville de Laval. Le service hors territoire de la CTL provient de franchises acquises lors de l'expropriation d'un transporteur privé qui amenait un service de transport tant à Laval que dans la région nord.

Selon la proposition gouvernementale, la CTL passerait sous le contrôle effectif des élus locaux qui auraient pour responsabilité d'adopter le budget et de définir le niveau de service sur le territoire. Toutefois, l'administration du budget et du service demeurerait la responsabilité de la Commission de Transport, un corps politique autonome.

2.1.2 Un service de transport municipalisé

Nous proposons au gouvernement de municipaliser le service de transport en commun de Laval, et ce pour des raisons de contrôle démocratique et d'économie administrative. Tant qu'à assumer 100% du déficit d'opération, aussi bien assumer l'entière responsabilité des opérations. Les élus devront ainsi répondre de leur gestion de ce service au même titre que pour les autres services à la communauté.

2.1.3 Les conseils locaux de transport

Selon la proposition gouvernementale, le service de transport en commun des municipalités actuellement desservies par la CTL, hors territoire, deviendrait la responsabilité de "conseils locaux de transport". Le document souligne que les municipalités régionales de comté (MRC) pourraient avantageusement servir de base de regroupement de municipalités pour former ces conseils.

Ville de Laval n'a aucune objection à ce que les municipalités de la région nord se regroupent pour former un ou plusieurs centres locaux de transport ou une corporation intermunicipale de transport et exercent plein contrôle sur le transport en commun dans leur territoire.

Nous considérons toutefois qu'en toute équité pour les Lavallois, elles devraient d'abord acquérir, à sa valeur actuelle, par expropriation ou de gré à gré, le réseau suburbain de la Commission de transport de Ville de Laval, que nos contribuables ont dû exproprier en même temps que le réseau urbain et pour lequel ils payent encore des taxes. À défaut d'acquisition de cette partie du réseau, elles devraient être contraintes de négocier un contrat de service avec Ville de Laval à un prix couvrant la totalité des frais d'exploitation engendrés, y compris le service de la dette et les frais administratifs s'appliquant à ce service.

Nous tenons également à souligner que ces regroupements de municipalités devraient se faire à partir d'une volonté locale de regroupement et non pas d'une décision gouvernementale obligeant les MRC à pourvoir au transport commun des régions.

2.1.4 Les tarifs locaux

Selon la proposition gouvernementale, les tarifs locaux seraient fixés au palier régional. Quel avantage y a-t-il à ce faire? Pourquoi des élus locaux ne pourraient-ils pas s'assurer que l'usager du transport en commun dans leur territoire assume sa juste part des coûts du transport en commun?

Les revenus autonomes devraient représenter une partie importante du budget des revenus et il ne faudrait pas que le contrôle des élus locaux devienne symbolique par suite d'un contrôle "régional" du tarif applicable au transport local.

C'est pourquoi nous proposons que la détermination des tarifs locaux demeure de juridiction locale.

2.2 Le palier régional

2.2.1 L'O.R.T.

L'organisme régional de transport envisagé aurait juridiction sur un territoire correspondant à la région métropolitaine de recensement et serait placé sous le contrôle d'un conseil formé de représentants des municipalités et du gouvernement avec la différence que les premiers seraient choisis parmi des élus locaux alors que les seconds seraient choisis par le gouvernement.

Outre des pouvoirs de planification, de développement et de financement des systèmes de transport à caractère régional, l'organisme déterminerait le niveau de service des systèmes régionaux dont il confierait l'exploitation aux commissions de transport ou à d'autres transporteurs. On lui attribuerait, de plus, un rôle de coordonnateur des services locaux et régionaux et il lui reviendrait de déterminer le niveau des tarifs dans la région en plus de redistribuer les revenus et les subventions entre les commissions et les autres organismes locaux de transport.

Le personnel de cet organisme serait constitué d'un regroupement des effectifs du Bureau de transport métropolitain (BTM) et du Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM). Le document ne le mentionne pas, mais il va de soi qu'il faudrait aussi doter cet organisme d'un important personnel de soutien tant pour les tâches de secrétariat permanent que de gestion ou de promotion.

En somme, on nous propose une superstructure régionale susceptible de créer des appétits nouveaux, des nouveaux modèles de transport avec un coût sans cesse croissant que nous n'avons pas aujourd'hui les moyens d'assumer comme collectivité. Il n'y a vraiment pas urgence de créer cette nouvelle structure régionale.

Plutôt que d'assumer un rôle hypothétique dans cette structure régionale, nous croyons que Laval aurait avantage à déployer ses efforts, à brève échéance, dans la réalisation d'une

intégration tarifaire avec la CTCUM, ce qui représenterait pour nous une amélioration souhaitée par la population lavalloise.

Nous sommes d'avis, en effet, que le COTREM peut continuer à jouer un rôle utile dans sa présente forme tant du point de vue de la planification des transports au niveau régional que de son rôle d'aviseur technique auprès du gouvernement et des administrations locales. Les difficultés qu'il estime avoir rencontrées jusqu'ici tiennent surtout à l'absence de dialogue avec les municipalités dans l'élaboration de ses projets sans doute à cause de la trop grande autonomie dont lui-même et les commissions de transport qui en font partie jouissent vis-à-vis des municipalités responsables des déficits du transport en commun.

Quant aux travaux d'infrastructure et autres équipements lourds envisagés, qui auraient pu justifier la mise en place d'un organisme régional, nous croyons que l'heure de vérité est arrivée et qu'il nous faut admettre que nous ne pouvons plus nous permettre de vivre au-dessus de nos moyens.

Les politiques de création d'emploi doivent céder le pas à notre capacité de payer et le niveau d'endettement actuel du gouvernement comme des municipalités exige une très grande parcimonie des investissements dans l'actuel contexte de récession. Aussi, croyons-nous qu'il serait sage pour le gouvernement d'imposer un moratoire sur le projet d'intégration et de modernisation des trains de banlieue dans la région de Montréal, y compris le train du CN - Deux-Montagnes, et de développement d'un métro de surface.

TROISIÈME PARTIE: LE NOUVEAU CADRE FINANCIER

La proposition gouvernementale avance cinq propositions nouvelles:

1° L'introduction d'une mesure de plafonnement aux subventions gouvernementales.

2° Constitution d'un fonds régional de financement du transport en commun à partir des sommes suivantes:

   a) Une partie des revenus générés dans les postes de péage de la région métropolitaine;

   b) Une taxe spéciale sur certains types de stationnement;

   c) Une partie de la taxe sur l'essence déjà prélevée dans la région métropolitaine.

3° Contribution gouvernementale de 60% pour les équipements à caractère régional assortie d'une contribution de 30% par les municipalités desservies et 10% par de nouvelles sources de financement régional (non usagers).

4° Financement du déficit d'exploitation des services régionaux comme suit:

   a) 70% par les municipalités;

   b) 30% par le nouveau fonds régional de financement.

5° Financement à 100% du coût de l'intégration tarifaire entre les réseaux par le nouveau fonds régional.

3.1 Mesure de plafonnement aux subventions gouvernementales

Le gouvernement désire plafonner sa contribution au fonctionnement des services de transport en commun de façon à ce que sa subvention ne puisse dépasser la contribution municipale dans le cas des réseaux locaux ou le total de la contribution municipale et régionale pour les réseaux à caractère régional.

Nous comprenons la préoccupation gouvernementale de tenter de limiter la croissance de son budget. Les municipalités ont aussi cette préoccupation. Nous avons déjà souligné, dans nos commentaires sur l'état de la situation, les disparités locales au niveau de la contribution de chaque intervenant.

Il nous apparaîtrait souhaitable que le gouvernement établisse par loi ou règlement des paramètres à la contribution des partenaires, incluant la contribution de l'usager, seul bénéficiaire direct du transport en commun.

3.1.1 Contribution de l'usager

Sous réserve des cas spéciaux que constituent la carte mensuelle, l'intégration tarifaire, les tarifs spéciaux aux étudiants, aux personnes du troisième âge, ou encore les services spéciaux aux handicapés, l'usager devrait contribuer à 50% du coût de son transport.

La contribution des usagers des grandes villes nord-américaines et européennes a tendance à dépasser ce 50%.

3.1.2 Contribution du gouvernement et des municipalités

Nous estimons souhaitable de partager en parts égales entre le gouvernement et les municipalités le 50% résiduel des coûts de fonctionnement du transport en commun.

La formule que nous proposons aurait pour avantages:

1. De maintenir la constance des efforts respectifs des intervenants;
2. De stimuler une meilleure gestion des administrateurs locaux;
3. De rendre les administrateurs locaux vraiment responsables des coûts face aux usagers;
4. De réduire les appétits et de rendre les usagers conscients du coût du transport en commun.

3.2 Constitution d'un fonds régional de financement

Nous sommes d'accord avec le gouvernement sur la constitution d'un fonds régional de financement pour les fins énoncées au document gouvernemental, mais nous ne partageons pas entièrement les vues gouvernementales sur les sources de ce fonds.

3.2.1 Le péage de la région métropolitaine

Cette mesure demeurera toujours discriminatoire pour la région de Laval et des Basses Laurentides. Même si l'augmentation du péage autoroutier doit servir au transport en commun, le péage constitue une disparité régionale non justifiable au plan des principes d'équité. Nous n'entendons pas réactiver

le débat maintenant que le gouvernement a annoncé sa décision de maintenir l'augmentation en cours. Nous souhaitons vivement toutefois que le gouvernement rescinde dès à présent sa décision quant aux augmentations de péage futures et déjà annoncées.

Lorsque le gouvernement retient, comme source majeure de financement régional du transport en commun, une partie des revenus additionnels générés par la hausse des péages sur les autoroutes, on s'aperçoit que sur une somme de 25 $ millions ainsi générée pour le bénéfice de la grande région de Montréal, les contribuables de la Ville de Laval et de la région des Basses Laurentides contribueront la jolie somme de 20 $ millions.

Malgré cette disparité au niveau des contributions au fonds régional, nous proposons au gouvernement une formule généreuse de partage des revenus additionnels générés par la hausse récente du péage. En nous basant sur le tableau de rendement (tableau 6) qui apparaît à la page 58 du document gouvernemental, nous proposons:

a) Que 60% des revenus additionnels générés par l'augmentation du péage sur les autoroutes 13 et 15 pour les postes de Laval et Ste-Thérèse, Chomedey et Boisbriand soient remis à Laval et aux "conseils locaux" de transport de la région des Basses Laurentides, à des fins de financement du transport en commun. La redistribution entre Laval et les conseils locaux de transport pourrait se faire géographiquement suivant les revenus additionnels générés dans chaque territoire.

b) Que 40% des revenus additionnels générés dans la région plus haut mentionnée, environ 8 $ millions, soit remis au fonds régional de financement.

c) Que les revenus additionnels générés par le péage dans les autres régions soient partagés de la même façon, ce qui apporterait une contribution d'environ 2,8 $ millions au fonds régional.

3.2.2 Une taxe spéciale sur certains types de stationnement dans le centre-ville de Montréal

Cette source de financement ne respecte pas l'autonomie locale en matière de taxation et constitue une ingérence régionale dans le champ fiscal municipal. Si l'on veut retenir un financement de la part des non usagers du transport en commun, on pourrait opter, comme solution de rechange à la taxe sur le stationnement, pour un droit additionnel d'immatriculation de 5,00 $ pour chaque véhicule de la région, ce qui rapporterait un revenu d'environ 6 $ millions au fonds régional.

3.2.3 Une partie de la taxe sur l'essence déjà prélevée dans la région métropolitaine

Nous sommes d'accord avec cette source de financement. Il faudrait toutefois que la remise du gouvernement à ce chef s'ajuste aux besoins du fonds régional de financement compte tenu des contributions au fonds par le péage et les droits d'immatriculation.

3.3 Partage de la contribution aux dépenses d'immobilisation des équipements à caractère régional

Tout en étant d'accord sur cette proposition gouvernementale, nous nous interrogeons sur la méthode de redistribution entre les municipalités desservies du 30% des coûts d'immobilisation. Cette redistribution se fera-t-elle sur la base de la population desservie, sur le kilométrage de la ligne dans chaque territoire, sur l'évaluation municipale ou sur l'achalandage?

3.4 Financement des déficits d'exploitation des services régionaux

Les remarques qui précèdent quant au partage entre les municipalités de leur contribution aux dépenses d'immobilisation des équipements à caractère régional sont pareillement applicables au financement des déficits d'exploitation.

QUATRIÈME PARTIE: UNE STRUCTURE TARIFAIRE INTERZONALE

La proposition gouvernementale tout en étant logique dans sa conception n'apportera, selon nous, que peu de changement en terme d'équité pour les usagers, dont la très grande majorité ne circule que sur de courtes distances.

La complexité du système, le coût d'émission et de contrôle des titres, entraîneraient des charges administratives qui dépasseraient, selon nous, le bénéfice que pourraient en recevoir les usagers.

Comment pourra-t-on faire comprendre aux contribuables d'une même ville qui contribuent au même taux au déficit d'exploitation du transport en commun, qu'ils devront payer plus cher que certains autres contribuables de la même ville pour utiliser le service de transport en commun?

Nous proposons donc que le gouvernement ne retienne que la formule d'intégration tarifaire interréseaux qui accorderait une réduction de prix aux usagers par rapport au système actuel. De plus, afin de simplifier au maximum l'établissement de cette mesure, nous estimons que seuls les usagers réguliers détenteurs de cartes mensuelles puissent se prévaloir de ce privilège.

ANNEXE

TABLEAU 1

Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun

Commission de transport de Ville de Laval

Années 1977 à 1981

(,000 $)

Années	Usagers(1)	Gouvernement du Québec	Ville de Laval	Total
1977	8 308	3 835	4 686	16 829
	49,4%	22,8%	27,8%	100,0%
1978	8 771	5 878	4 809	19 458
	45,1%	30,2%	24,7%	100,0%
1979	9 264	5 685	6 949	21 898
	42,3%	26,0%	31,7%	100,0%
1980	10 744	8 016	7 913	26 673
	40,3%	30,1%	29,6%	100,0%
1981	11 940	8 017	10 088	30 045
	39,7%	26,7%	33,6%	100,0%

(1) Ne comprenant pas le transport scolaire exclusif.

Sources: États financiers de la CTL.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 10 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 2

Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun

Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal

Années 1977 à 1981

(,000 $)

Années	Usagers	Gouvernement	CUM	Total
1977	102 502	68 597	64 835	235 934
	43,4%	29,1%	27,5%	100,0%
1978	108 599	102 910	84 645	296 154
	36,7%	34,7%	28,6%	100,0%
1979	113 313	107 533	103 066	323 912
	35,0%	33,2%	31,8%	100,0%
1980	126 319	162 290	110 811	399 420
	31,6%	40,6%	27,8%	100,0%
1981	152 160	204 956	119 452	476 568
	31,9%	43,0%	25,1%	100,0%

Sources: Rapports annuels de la CTCUM.
Rapports annuels de la CUM pour le service de dette du métro.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 10 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 3

Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun

Commission de transport de la rive-sud de Montréal

Années 1977 à 1981

(,000 $)

Années	Usagers(1)	Gouvernement du Québec	Municipalités(2)	Total
1977	3 793	2 604	2 131	8 528
	44,5%	30,5%	25,0%	100,0%
1978	6 075	4 949	4 019	15 043
	40,4%	32,9%	26,7%	100,0%
1979	12 124	7 163	5 820	25 107
	48,3%	28,5%	23,2%	100,0%
1980	10 674	7 685	8 262	26 621
	40,1%	28,9%	31,0%	100,0%
1981	14 431	8 865	8 224	31 520
	45,8%	28,1%	26,1%	100,0%

Sources: Rapports annuels de la CTRSM.

(1) Ne comprenant pas le transport scolaire exclusif.

(2) Les villes de Boucherville, Brossard, Greenfield Park, LeMoyne, Longueuil, St-Hubert, St-Lambert ainsi que la municipalité de Notre-Dame.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 10 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 4

Contribution financière des usagers et des municipalités pour chaque dollar dépensé par le gouvernement

Comparaison des trois commissions de transport de la région de Montréal

Années 1977 à 1981

	CTL		CTCUM (2)		CTRSM	
Années	Usagers(1)	Laval	Usagers	Municipalités	Usagers(1)	Municipalités
1977	2,16 $	1,22 $	1,49 $	0,95 $	1,46 $	0,82 $
1978	1,49 $	0,82 $	1,06 $	0,82 $	1,22 $	0,81 $
1979	1,63 $	1,22 $	1,05 $	0,96 $	1,69 $	0,81 $
1980	1,34 $	0,99 $	0,78 $	0,68 $	1,39 $	1,07 $
1981	1,49 $	1,26 $	0,74 $	0,58 $	1,63 $	0,93 $

(1) Ne comprenant pas le transport scolaire exclusif.
(2) Comprenant le service de dette du métro payé par la CUM.

Sources: Rapports annuels et états financiers des Commissions de transport de la région de Montréal.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 20 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 5

Utilisateurs des équipements de la CTL

	Nombre	Pourcentage
A) De Ville de Laval vers la région de Montréal		
1. Déplacements en autobus vers l'Île de Montréal		
Zone tarifaire 1	7 512	21,0%
Zone tarifaire 2	3 294	9,2%
Zone tarifaire 3	4 562	12,7%
Zones tarifaires 4, 5 et 6 (sur l'Île de Mtl)	2 110	5,9%
	17 478	48,8%
2. Déplacements en autobus dans la région (2)	1 631	4,5%
	19 109	53,3%
B) Déplacements à l'intérieur de Ville de Laval (3)	11 882	33,1%
C) Déplacements de la région vers Ville de Laval		
1. Déplacements en autobus de l'Île de Montréal vers Ville de Laval (3)	2 112	5,9%
2. Déplacements en autobus d'ailleurs dans la région vers Ville de Laval (2)	2 772	7,7%
	4 884	13,6%
TOTAL	35 875	100,0%

(1) Les données sont puisées, sauf indication contraire, à même l'enquête origine-destination 1978 de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal.
(2) L'hypothèse retenue est que tout déplacement qui ne se fait pas par auto, est effectué par autobus.
(3) Données inédites du service de planification de la CTCUM.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 10 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 6

Utilisateurs des équipements de la CTCUM

Région de Montréal

Année 1978

Origines	Destinations: Communauté urbaine de Montréal — Zone 1 Montant	%	Zone 2 Montant	%	Zone 3 Montant	%	Zones 4, 5, 6 Montant	%	Ville de Laval Montant	%	Rive-sud Montant	%	Rive-nord Montant	%	Hors-zone Montant	%	Total Montant	%
Communauté urbaine de Montréal																		
Zone 1	11 280	5,4%	9 868	6,2%	4 508	2,9%	1 175	1,8%	122	5,1%	575	6,0%	22	6,6%	211	14,3%	27 761	4,6%
Zone 2	69 032	32,8%	64 566	40,7%	34 159	21,6%	8 034	12,2%	670	27,9%	1 816	18,8%	149	44,3%	545	37,0%	178 971	29,5%
Zone 3	76 438	36,3%	56 443	35,5%	84 892	53,7%	20 211	30,6%	1 035	43,1%	1 643	17,1%	64	19,1%	494	33,5%	241 220	39,7%
Zones 4, 5, 6 (intérieurs de la CUM)	23 850	11,3%	15 060	9,5%	24 116	15,3%	33 208	50,3%	487	20,3%	394	4,1%	101	30,0%	141	9,6%	97 357	16,0%
Sous-total	180 600	85,8%	145 937	91,9%	147 675	93,5%	62 628	94,8%	2 314	96,4%	4 428	46,0%	336	100%	1 391	94,4%	545 309	89,8%
Ville de Laval	7 512	3,6%	3 294	2,1%	4 562	2,9%	2 110	3,1%	-	-	125	1,3%	-	-	-	-	17 603	2,9%
Rive-sud	19 497	9,3%	8 503	5,3%	4 957	3,1%	985	1,5%	88	3,6%	5 047	52,4%	-	-	82	5,6%	39 159	6,5%
Rive-nord	2 017	1,0%	747	0,5%	593	0,4%	301	0,6%	-	-	34	0,3%	-	-	-	-	3 692	0,6%
Régions en dehors de la zone	651	0,3%	335	0,2%	135	0,1%	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 161	0,2%
TOTAL	210 277	100%	158 816	100%	157 922	100%	66 064	100%	2 402	100%	9 634	100%	336	100%	1 473	100%	606 924	100%

Source: Enquête origine-destination 1978 de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 21 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 7

Nombre de kilomètres par population desservie

Trois commissions de transport de la région de Montréal

Année 1981

	CTL	CTCUM	CTRSM
Nombre de kilomètres	15 765 000	154 109 143(1)	17 224 909(1)
Population desservie(2)	268 335	1 973 000	309 648
Nombre de kilomètres par population desservie	58,7	78,1	55,6

(1) CTCUM: Réseau urbain (148 127 703) et Réseau suburbain (5 981 440)
CTRSM: Réseau urbain (13 075 202) et Réseau suburbain (4 149 207)

(2) Population du réseau urbain seulement.

Sources: Rapports annuels 1981 de la CTL et de la CTCUM,
Recensement fédéral 1981 (estimés préliminaires).
Chiffres inédits de la CTRSM.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 17 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 8

Coût au kilomètre parcouru

Trois commissions de transport de la région de Montréal

Années 1977 à 1981

Années	CTL	CTCUM		CTRSM
		Sans la dette du métro	Avec la dette du métro	
1977	1,16 $	1,53 $	1,95 $	1,16 $
1978	1,24 $	1,65 $	2,25 $	0,92 $
1979	1,40 $	1,81 $	2,48 $	1,41 $
1980	1,69 $	1,93 $	2,84 $	1,73 $
1981	1,90 $	2,15 $	3,09 $	1,82 $

Sources: Rapports annuels des commissions de transport de la région de Montréal.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 17 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 9

Nombre d'usagers par kilomètre parcouru

Commission de transport de Laval, Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal et Commission de transport de la rive-sud de Montréal

Années 1977 à 1981

Années	CTL	CTCUM	CTRSM
1977	1,27	2,34	1,52 (1)
1978	1,12	2,27	1,03
1979	1,11	2,17	1,02
1980	1,11	2,24	1,02
1981	1,18	2,20	1,11

Sources: Rapports annuels des commissions de transport.

(1) Les opérations du réseau métropolitain-sud débutent en 1978.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 17 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 10

Revenus (1) découlant du transport par kilomètre parcouru

Trois commissions de transport de la région de Montréal

Années 1977 à 1981

Années	CTL	CTCUM	CTRSM
1977	0,55 $	0,82 $	0,33 $
1978	0,55 $	0,80 $	0,34 $
1979	0,57 $	0,81 $	0,64 $
1980	0,65 $	0,85 $	0,64 $
1981	0,73 $	0,96 $	0,78 $

(1) Ne sont considérés que les revenus du transport urbain et suburbain des usagers à l'exception du transport scolaire exclusif.

Sources: Rapports annuels des trois commissions de transport de la région de Montréal.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 20 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 11

Comparaison des tarifs des commissions de transport de la région de Montréal

	CTCUM (1)	CTL	CTRSM
Prix d'un passage			
- adultes	0,75 $	0,80 $	0,80 $
- étudiants	0,25 $(2)	0,40 $(3)	0,40 $(2)
- personnes âgées	0,25 $	0,30 $	0,40 $
- handicapés	0,75 $	0,80 $	0,80 $
Prix du carnet de billets			
- adultes	9,00 $	-	-
Prix de la carte mensuelle			
- adultes	21,00 $	24,00 $	24,00 $
- étudiants	8,00 $(2)	12,00 $(3)	12,00 $(2)
- personnes âgées	8,00 $	12,00 $	12,00 $
- handicapés	21,00 $	24,00 $	24,00 $

(1) Une hausse des tarifs est prévue pour janvier 1983. Le prix d'un passage s'élèverait à 0,80 $ et le prix de la carte mensuelle à 22,50 $. Le prix du carnet serait identique mais celui-ci ne contiendrait que 14 billets au lieu de 15.

(2) Étudiants de moins de 18 ans avec présentation de la passe scolaire.

(3) Étudiants de moins de 20 ans avec présentation de la passe scolaire.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 17 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 12

Subventions des municipalités par usager
Trois commissions de transport de la région de Montréal
Années 1977 à 1981

Années	CTL	CTCUM(1)	CTRSM
1977	0,25 $	0,23 $	0,19 $
1978	0,28 $	0,28 $	0,23 $
1979	0,40 $	0,36 $	0,32 $
1980	0,45 $	0,35 $	0,53 $
1981	0,54 $	0,35 $	0,43 $

(1) Le service de dette du métro est inclu.

Sources: Rapports annuels des trois commissions de transport de la région de Montréal.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 20 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 13

Subventions du Gouvernement du Québec par usager
Trois commissions de transport de la région de Montréal
Années 1977 à 1981

Années	CTL	CTCUM(1)	CTRSM
1977	0,21 $	0,24 $	0,23 $
1978	0,34 $	0,29 $	0,29 $
1979	0,33 $	0,38 $	0,39 $
1980	0,46 $	0,52 $	0,49 $
1981	0,43 $	0,60 $	0,46 $

(1) Le service de dette du métro est inclu.

Sources: Rapports annuels des trois commissions de transport de la région de Montréal.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 20 SEPTEMBRE 1982

TABLEAU 14

Part relative de l'impôt provincial à payer
Région métropolitaine de Montréal, 1975 à 1978

	1975 %	1976 %	1977 %	1978 %
Ville de Montréal	19,71	18,68	17,53	17,19
Communauté urbaine de Montréal	37,23	34,98	33,60	33,01
Rive sud	8,93	9,13	9,01	9,07
Laval	4,69	4,82	4,67	4,46
Rive nord	2,45	2,86	2,77	3,00
Région métropolitaine de Montréal	53,30	51,79	50,05	49,54
Province de Québec	100,00	100,00	100,00	100,00

Sources: Statistiques fiscales des particuliers du Québec, 1975 à 1978, ministère du Revenu du Québec.

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA STATISTIQUE
VILLE DE LAVAL

LE 16 AOÛT 1982

POOR

QUALITY

ORIGINAL